KORRESPONDENT
HANDLOWY, PRZEMYSŁOWY I ROLNICZY

Korrespondent Handlowy Przemysłowy i Rolniczy, wychodzi dwa razy na tydzień przy Gazecie Warszawskiéj.

Dnia 16 Lipca — № 57. — Roku 1845

WYSTAWA PRZEMYSŁU 1845 r.

Druga z porządku, po wznowieniu swém w roku 1841, otwartą została w Warszawie publiczna wystawa, połączonych płodów przemysłu krajowego i rossyjskiego, na któréj umieszczone przedmioty, zajęły 9 sal w Ratuszu i 1 salę w Banku. Nie jest ona tak jak zagraniczne, okazałą przepychem i bogactwem; odznacza się jednak doborem rzeczy użytecznych i nowemi wynalazkami, a zajmując obok prostoty razem i wytworną rozmaitością wyrobów, miłe na dostrzegaczach postępu sprawuje wrażenie.

Celem i dążnością wystaw publicznych jest, upowszechnienie rzeczy pożytecznych, zachęcenie przemysłowców, fabrykantów i rękodzielników, do wyrabiania przedmiotów najpotrzebniejszych dla ogółu, podług ducha czasu, wymagań wieku i potrzeb społecznych, a to po cenach jak najtańszych i najdostępniejszych dla wszystkich, obok stosownéj dobroci i piękności wyrobu. Niemniéj celem jest, okazać widocznie, jak dalece u nas w któréj gałęzi przemysłu sztuka posuniętą została, i na jakim stopniu stanęła. W skutku tego, łatwo też nastręcza się i producentom sposobność powiększenia odbytu na ich płody, które tu, przez licznie zebraną publiczność wszechstronnie oceniane, podług uznanych zalet nabywają wziętości i rozgłośności zasłużonéj.

Pod tym względem, wystawa przemysłu i kunsztów jest uroczystością narodową, polem popisu dla talentów, przeglądem wzrastającego bogactwa krajowego. Tu z szlachetnem współubieganiem się spotykają się współzawodnicy jednego rzemiosła, porównywaniem swoich wyrobów korzystają z nowych doświadczeń, i tu oczekują sądu publicznego, który ma być nagrodą ich trudów, poświęcenia się i wytrwałości. Tu nabierają popędu i odwagi młode talenta, którym zkąd inąd zachęty brakuje. Tu na gotowych wzorach doskonaląc własne pomysły, naśladowcy dokonywają w przemyśle coraz nowe zdobycze. Tu złożoną przez każdego cegiełką, wznosi się powoli zakład przyszłéj pomyślności kraju.

Poglądając z téj strony na wystawę, znajdziemy tu silne pobudki do uwag nad postępem przemysłu krajowego. Zważywszy to wszystko, co za dni naszych wzrosło a czego przed laty nie było, co wydała czynność rękodzielnicza kraju rolniczego, i jak szybko dzielność ludu posuwa się na téj nowéj drodze, przekonamy się, że usiłowania jego ciche, spokojne, przybierają coraz większe rozmiary, i że w niedługim czasie zapełni się próżnia, jaka w przemysłowości naszéj istniała. Teraz dopiero u nas duch przemysłu budzi się z długiego uśpienia.

W chwili tak uroczystéj, gdzie przychodzi obliczać zasoby własne i zdawać sprawę z działań przemysłowców pracujących w wielkim warsztacie narodowym, trudny jest wybór, którym wyrobom dać pierwszeństwo w opisie. Wszystko jest dobre, pożyteczne i piękne; wszędzie widać albo nowy pomysł znamienity, albo ważne zastosowanie do użytku, lub też udoskonalenie wysoko posunięte. Zacznijmy jednak od najważniejszych przedmiotów gospodarstwa wiejskiego, które jest podstawą naszego bytu.

I. Narzędzia i wyroby krajowe.

1. *Narzędzia rolnicze.*

Przodkowie nasi, w lat przeciągu długiém,
Orali rolą, chodzący za pługiem

Z pomiędzy narzędzi służących do uprawy roli, najważniejszemi są: *pług* i jego odmiany *płużyca z sochą.* Są to najdawniejsze i razem najszacowniejsze wynalazki przemysłu ludzkiego. Ledwoby wszyscy ludzie zarobili sobie na chleb, gdyby im przyszło wykonywać motyką lub rydlem roboty, które się pługiem wykonywają. Dobrze zastanowiwszy się nad rzeczą, przyznać musimy, że dla najgłówniejszych potrzeb człowieka, małéj wagi są działania najcudowniejszych machin, w porównaniu z działaniem pługa lub sochy, zaprzężonych parą wołów i prowadzonych pracowitą ręką kmiotka! To tylko żeśmy się oswoili z prostotą narzędzi, będących w pospolitém użyciu u chłopa, dla tego na nie żadnéj nie zwracamy uwagi. W Chinach przecież, każdego roku z uroczystością religijną, sam cesarz dla przykładu ludowi, pierwszą skibę pługiem wyoruje. Dowód to najlepszy, jak ważném i jak wzniosłém jest powołanie rolnika! Podziwiwszy więc rozmaite wynalazki ludzkie, złóżmy hołd uwielbienia wynalazcom pługa i sochy, a przytém pomnąc, że jak te narzędzia nie od razu musiały być wynalezione i utworzone, takiemi jak je dzisiaj znamy, że je pewno ludzie z czasem doskonalili, tak i my możemy i powinniśmy z kolei, nietylko przemyśliwać o dalszém ich doskonaleniu, ale nawet wzorów innym dostarczać.

W Anglji, Francji, Hollandji i Niemczech, wiele już pracowano i postąpiono w udoskonaleniu narzędzi rolniczych. U nas one, w ogólności pozostały na dawnéj stopie bez poprawy, zostawione staraniu nieumiejętnego ludu, gdyż żaden z oświeceńszych techników, nie raczył zniżyć się do zajęcia się tak prostą na pozór machiną, z obawy zapewne, ażeby go nie nazwano majstrem ratajskim.

Oszczędzenie siły milionom ludzi i zwierząt, a przytém zysk na czasie, jest niemałéj wagi dla rolnika. Ten wzgląd skłaniać powinien najświatlejszych mężów, do pomyślenia o ulepszeniu zaniedbanych narzędzi. Dzięki *Instytutowi Agronomicznemu* w Marymoncie, który pod kierunkiem p. *Oczapowskiego* Dyrektora i przy pomocy p. *Kaczyńskiego* inżyniera i professora mechaniki, pierwszy dostarczył na wystawę tegoroczna wzory pożądane rozmaitych narzędzi rolniczych. Jedne z tych są kra-

jowe ulepszone, drugie podług zagranicznych wzorów przerobione; wszystkie ważne, odznaczają się doskonałą konstrukcją, lekkością i wykonaniem ekonomiczném, a z małym wyjątkiem są praktyczne w kraju używane, co największą ich wartość stanowi. Są tu pługi, płużyce i sochy do orania roli, brona na wzór hollenderski do bronowania na lżejszym gruncie, znacznik do sadzenia kartofli, radełka do oborywania tychże, trojgrac do gracowania brózd, kopacz czyli pług do wyorywania kartofli i hebel do ścinania kęp na łąkach. Między innemi, szczególniéj odznacza się *pług* p. Kaczyńskiego, wyrobiony w fabryce machin na Solcu, w którym środek ciężkości nizko wypadający niedozwala wywracania się, a regulator naznacza szerokość skiby i głębokość orki. Jest to pług krajowy, poprawiony podług wzoru slawnego agronoma *Dombasla* i pługa *amerykańskiego*, cena jego r. s. 18. *Pług* i *płużyca*, podług tych samych wzorów wykonane w Instytucie Gospodarskim w Marymoncie i tam najprzód wprowadzone w użycie praktyczne, co jest jedną z największych przysług wyświadczonych rolnictwu krajowemu. *Kopacz* nowy do wyorywania kartofli, bardzo ważny z tego, iż oszczędza połowę rąk zwyczajnie do pracy używanych i nie kaleczy kartofli. Zaprzężony czterema końmi, wyorze dziennie 5 morgów, dzieci mogą wybierać kartofle, a do tego na roli razem uskuteczni się orka. *Hebel łąkowy* z nożami żelaznemi, próbowany w Marymoncie, bardzo dobrze ścina kępy, kretowiny i młode zarośle. Jest to narzędzie ze znanéj w kraju fabryki Braci *Evans*. W tejże fabryce widzieliśmy już nowego wynalazku pług angielski patentowany, cały z żelaza. O użyteczności i doskonałości tych narzędzi, późniéj będzie udzielony opis obszerniejszy. Życzyćby należało, ażeby do wyrabiania narzędzi rolniczych, Instytut posiadał fabrykę większą, i z powołania swojego dostarczał ich krajowi, te zaś wzory ażeby znajdować się mogły po powiatach i gminach, jako modele dla użytku wszystkich rolników i dalszego w praktyce doskonalenia.

2. *Machiny*.

Z pomiędzy wielkich wynalazków tegoczesnych, *Machina do żęcia zboża*, po wszystkie czasy pożądana, jest najważniejszém w przemyśle odkryciem. Jeden jéj wzór dał na wystawę pan *Kobesiński*. Nie widząc próby, nie można z samego wejrzenia stanowczo sądzić o użyteczności téj machiny. Utworzenie jéj podobno kosztowało dziesięć lat pracy. Zdaje się jednak, że tu jest za wiele komplikacji w kołach trybowych, skład machiny za ciężki, a cięcie jednéj kosy zbyt jest powolne, aby postępowi koni wydołać mogło. Jakikolwiek jednak machina ta wyda rezultat, zawsze usiłowanie jéj wynalazcy zasługuje na wielką pochwałę. Chcąc bowiem coś zrobić, potrzeba zacząć, a początek zawsze jest najtrudniejszy; daléj wszystko już łatwiéj idzie. I w rzeczy saméj, roku zeszłego widzieliśmy już machinę, któréj rezultat zwrócił uwagę powszechną.

Od czasu wynalezienia pługa, do wynalezienia machiny do żęcia zboża, wiele upłynęło wieków. Dotąd naprożno silili się na to: Anglicy, Francuzi, Hollendrzy, Amerykanie, zgoła mechanicy najbieglejsi wszystkich, najwięcéj przemysłowych narodów. Zaszczyt tego znakomitego odkrycia, zachowany został krajowi naszemu. Polacy pierwsi potrafili rozwiązać to trudne zadanie. Pan *Tymieniecki* obywatel rolnik i p. *Kaczyński* mechanik, wynalazkiem swoim, dla dobra ludzkości dokonali dzieła, którego im będzie zazdrościć cała Europa. Rozwiązanie zadania jest zupełne, tak że nic nie pozostawia do życzenia. Próba w roku zeszłym z tą machiną na polu za Warszawą przez nich okazana, w obec wielu dostojnych osób i licznie zgromadzonego ludu, zyskała zadowolenie powszechne. Wieśniacy nawet, nadzwyczajne to zjawisko, przyjęli z uwielbieniem, tak, że w innem miejscu od ich uniesień głośnych, zakończonych okrzykiem wiwat, aż zabrzmiało powietrze!

W istocie, ten wypadek szczęśliwy, daje rezultata następujace: machina postępuje i działa tak szybko, jak tylko uprząż dobrą stępo idąca wystarczyć może, a z pomocą 3 koni i 2 ludzi, w przeciągu jednéj godziny zetnie zboża więcéj jak morg 300 prętowy, a zatém w 18 godzinach na 20 morgach robi za 100 ludzi. Na dzień potrzeba 15 ludzi, do zbierania za nią garści i wiązania snopów. Jest tu i słoma w równych pokosach, porządniéj niż ręką ludzką składana, bez otrząsania ziarna, a zboże ścina się w upodobanéj wysokości. Ileż tu więc nie zyskuje się na czasie w téj porze roku, kiedy razem kośba, żniwo i siew oziminy przypada, lub gdy deszcze tamują roboty w polu? Ileż tu nie oszczędza się ciężkiéj pracy ludu podczas upałów, ileż nie oszczędza się ziarna, przy zwykłém żniwie sierpem wykruszanego z nazbyt dojrzałych kłosów?

Wynalazek ten, stanowiący epokę w rolnictwie, również kosztował dziesięć lat namysłu i pracy, na który już wynalazcy otrzymali od rządu 15-letni patent swobody. Szkoda, że z powodu budowania nowego egzemplarza, niema téj machiny na tegoroczněj wystawie. Ile wiadomo, p. Tymienieckiemu należy się wyłączna zasługa za wyborny pierwszy pomysł do ogólnego składu machiny i za urządzenie do układania garści, p. Kaczyńskiemu zaś za sposób zaprzęgu koni, wydoskonalenie ścinania zboża, oraz za wykonanie całego mechanizmu na zasadzie wyrachowań matematycznych.

Wszystkie wynalązki nowe, od wieków przechodziły i przechodzą tąż samą koleją. Tak zapewne chce mieć prawo przyrodzone, aby odkrycia ważne nie stawały się własnością wyłączną pojedynczych osób, ale należały do całego świata. Wynalazek machiny parowéj, za naszych czasów, wiemy jakie przechodził koleje. Złączone usiłowania i myśli panów Tymienieckiego i Kaczyńskiego, wydały dzieło, które zasłuży sobie chwałę nieprzeżytą i wdzięczność potomnych.

Przypadek najczęściéj naprowadza na nowe odkrycie. Człowiek myślący tę sposobność uchwyci. Miliony pieniędzy nie poradzą, gdzie natchnienie albo szczęśliwa myśl nie dopomoże. Tak p. Kaczyńskiemu, kiedy już cała machina była gotową, a brakło sposobu do korzystnego urządzenia przy niéj zaprzęgu, po dwóch latach bezskutecznéj pracy, widok na Wiśle statku żeglownego liną z lądu ciągnionego, podał wzór i dopomógł do najlepszego umieszczenia zaprzęgu z boku, i to dopiero w zupełności rozwiązało całe zadanie. Udanie się tego wynalazku, pobudziło innych do naśladowania, i już u nas w kraju siedmiu buduje podobne machiny, każdy podług odmiennéj zasady. Powyższa zaś machina, może być jeszcze więcéj wydoskonaloną, i na siłę 1 konia oraz 1 człowieka zmniejszoną.

Daléj, godne są uwagi z fabryki Bankowéj w Warszawie na Solcu, znajdujące się na wystawie następujące machiny: *Cylinder* wielki z żelaza lanego, średnicy stóp 4 cali 6, wewnątr wytoczony, wagi 110 centnarów, do 80 konnéj machiny parowéj o nizkiém ciśnieniu, obstalowanéj do miechów cylindrowych przy zakładach górniczych w Dąbrowie, z *pokrywą* doskonale wytoczoną i polerowaną. *Kocioł parowy* z blachy żelaznéj, ważący centnarów 140, długi stóp 27 i pół, mający średnicy stóp 5, siły 20 konnéj do powyższéj machiny, jakich pięć sztuk razem przy niéj będzie użytych, to jest 4 czynnych a 1 zapasowy. *Prassa hydrauliczna*, wzór doskonałości sztuki mechanicznéj, z tłokiem 12 cali średnicy i pompą dubeltową, siły 1,600,000 funtów ciśnienia, pod którą belka gruba 12 cali w kwadrat sztorcem na zgniecenie podstawiona, ulegając potężnéj sile, pęka i drze się na wióry, jak trzonek dłóta pod obuchem. Prassa ta zbudowana do fabryk cukrowych, wytłacza dziennie 400 korcy buraków, cena jéj rs. 1,500. Dwa *Walce* (odlewane w formach żelaznych dla otrzymania twardszego metalu) toczone i bardzo gładko polerowane do walcowania srebra, w cenie r. s. 150. *Prassa* mała do *kopijowania* listów i wszelkich papierów pisanych, w cenie r. s. 60. Wszystko to, co wychodzi z zakładu Soleckiego, nosi na sobie piętno doskonałości i należytego wykończenia. Fabryka ta przeszedłszy koleje doświadczeń, dziś pod kierunkiem światłego administratora p. *Rau* Belgijczyka, do tarcza przemysłowi krajowemu, wiele machin i narzędzi użytecznych. Zatrudnia ona 300 ludzi, pracujących w giserni, heblarni i tokarni żelaznéj, oraz przy warsztatach kowalskich i kotlarni wyrobów miedzia-

nych. Wyrabiają się w niéj między innemi machiny parowe siły od 6 do 80 koni, a nawet większe wykonane być mogą.

Dalszy ciąg nastąpi.)

O POBIERANYCH OPŁATACH NA RÓŻNYCH DROGACH ŻELAZNYCH i o TARYFIE OPŁAT NA DRODZE ŻELAZNÉJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKIÉJ.

Wysokość opłaty pobieranéj od osób drogami żelaznemi jadących, i od przedmiotów temi drogami przewożonych rzeczą jest względną, i tak jak cena różnych potrzeb inna w każdym kraju i w każdéj miejscowości, wszelako gdy opłaty na tutejszéj drodze żelaznéj dopiero co otwartéj nastręczyć mogą różne uwagi, a mianowicie chęć porównania tych opłat z ceną na innych drogach żelaznych ustanowioną, staraliśmy się przejrzeć dokładnie taryfy dróg obcych, i podajemy niektóre szczegóły i wypadki ztąd otrzymane.

Nie wchodząc w rozbiór zasad przyjmowanych do układu różnych taryf, ograniczymy się na wskazaniu ogólném doświadczeń pod tym względem czynionych w kilku krajach i na prostém wyliczeniu przykładów. Najobszerniejsze doświadczenia co do taryf na drogach żelaznych, w Belgji czynione były. Miały one za cel przekonać się czyli jest interesem skarbu zniżyć cenę miejsc dla podróżnych i uczynić drogę żelazną, przystępną dla wszystkich klass społeczeństwa, czyli też utrzymać cenę taką, aby opłata pobrana od mniejszéj wprawdzie liczby osób, przewyższyła wpływy spodziewane od massy ludzi, mniéj pojedyńczo opłacających. W tymże celu czyniono także doświadczenia i w innych krajach. Rozliczne spostrzeżenia zebrane w Anglji przez p. Feisserenc dowiodły, że tam towarzystwa dróg żelaznych miały znakomitą korzyść ze zmniejszenia ceny miejsc, a stratę za jéj podwyższeniem We Francji usiłowania administracji drogi St. Germain doprowadziły do wypadków przeciwnych, gdyż za zmniejszeniem ceny miejsc, umniejszył się także bardzo znacznie dochód, i musiano znowu powrócić do cen wyższych dla zyskania odpowiedniego wydatkom przychodu. Nigdzie jednak nie czyniono tak wiele doświadczeń i z takim skutkiem jak w Belgji, gdzie od lat 6ciu rozliczne wykonywano próby, i przyznać potrzeba, że korzyść wypadła na stronę zniżonéj do pewnego stopnia opłaty. Jednakże wypadki takich doświadczeń nie mogą być do każdéj stosowane miejscowości; bo one zawisły od położenia i kierunku dróg, a główne od ludności kraju i stosunków jego przemysłowych i handlowych. Jest rzeczą oczywistą, że na drogach powiązanych z sobą i przecinających kraj w różnych kierunkach, łączących znakomite miasta przy wielkiéj ludności, przy rozwiniętym przemyśle i znacznym ruchu handlowym, mogą być przyjęte inne zasady do opłaty, jak na drogach odosobnionych, poprowadzonych krajem mniéj ludnym, mniéj zamożnym i nie obfitym w rękodzielnie; okazuje się to wyraźnie porównywając opłaty na odosobnionych drogach niemieckich z opłatami na belgijskich drogach.

Mamy przed sobą taryfy dróg rozmaitych: oto są niektóre przykłady. Liczby rzymskie oznaczać będą klassę powozu.

1. z Liége do Bruxelli na długości mil 15 płaci się w powozie kl. I 8 fran. II 6 25 III 4 fr.
2. z Hamburga do Bergsdorf na długości 2 mil I 20 schil. II 16. III 10
3. z Berlina do Potsdamu na długości 3 ·5 mili. I 20 srgr. II 15. III 10
4. z Lipska do Drezna na długości 15 mil. I 90 srgr. II 68. III 45 IV 38
5. z Lipska do Altenburga 5 mil I 42 srgr. II 26. III 16
6. z Berlina do Erkener 3 i ćwierć mili. I 30 srgr. II 17. .5 III 12 .5
7. z Frankfortu do Wisbaden 5 mil. I 2 fl. 42 kr. II 1.48 III 1.15 IV 51
8. z Wrocławia do Ohlau 3 mile. I 25 srgr. II 16. III 9
9. z Wiednia do Wagram 2 i pół mili. I 1 flor. II 38. kr. III 25 kr.
10. z Warszawy do Grodziska 4 mile. I 105 kop. II 70 III 35 IV 23 .5

Po zamienieniu rozmaitych monet na kopiejki i podzieleniu tych cyfer przez odległość miejsc, otrzymamy następujący wykaz ile się płaci kopiejek na milę od jednéj osoby, na różnych drogach.

Na drogach:	Powóz klassy I	II	III	IV
1. Belgijskich . . .	14.	11.		7.
2. Hamburgskiéj . . .	24.	18.5	12.	
3. Potsdamskiéj . . .	17.2	13.	9.	
4. Lipsko-Drezdeńskiéj . .	18.	13.5	9.	7.
5. Sasko-Bawarskiéj . .	25.2	17.5	9.5	
6. Berliń.-Frankfurtskiéj nad Odrą	27.6	16.2	12.	
7. Frankfurtskiéj nad Menem	26.	18.	13.	9
8. Wrocławskiéj . . .	25.	16.	9.	
9. Wiedeńskiéj Nordbahn .	25.2	16.	10.5	6.5
10. Warszawskiéj	26.	17.5	9.	6.(*)

Z takiego porównania widzimy:

1) że na drodze Warszawsko-Wiedeńskiéj miejsce w wagonach ostatniéj klassy, a więc przystępne dla ludności najmniéj zamożnéj, tańsze jest jak na wszystkich innych drogach, niewyłączając nawet dróg belgijskich, tak okrzyczanych z niskiéj ceny.

2) że w klassie III opłata od osoby wyrównywa najniższym opłatom na innych drogach pobieranym;

3) że w klassie II i Iéj cena miejsc mało się różni od cen zagranicznych które na innych drogach nieco są niższe lub wyższe.

Uważać przytém należy, że powozy na każdéj prawie drodze żelaznéj są inaczéj zbudowane lub urządzone, przeto ściśle porównać cen nie można; bo oczywiście miejsce klassy II w powozie wygodniéj zbudowanym, więcéj jest warte jak kiedy powóz urządzeniem mniéj dogodném zbliża się do powozów klassy III. Tak np. na drogach belgijskich powozy zwane *Chars-à-banc* czyli klas. II są zupełnie téj budowy jak powozy kl. III, na drodze Warszawskiéj z tą tylko różnicą, że ławki są nieco wysłane, cena więc takiego powozu który trzyma środek między klassą II a III nie może być przyrównaną do ceny kl. IIéj na drodze Warszawskiéj, lecz raczéj do ceny kl. III. Kto widział powozy klassy II i I na drodze żel. Warszawsko-Wiedeńskiéj i przekonał się o ich urządzeniu, ten przyzna, że nietylko wyrównywają powozom zagranicznym lecz przewyższają wygodą i wytwornością powozy na wielu drogach żelaznych.

Przykłady opłat powyżéj wyszczególnione ściągają się po większéj części do małych odległości, do miejsc bliskich, do których publiczność udaje się na spacery, bo taryfa drogi żelaznéj Warszawskiéj w długości 4ch mil otworzonéj, nie dozwoliła nam zrobić innego porównania, którego jednak pominąć nie możemy. Wszakże cel drogi żelaznéj nie ogranicza się na spacerach; droga taka dla ułatwienia ruchu przemysłowego i handlowego zbudowana, przedstawiać powinna niejakie korzyści dla podróżnych większe przestrzenie przebiegających. Miano już na to wzgląd przy układaniu taryf na innych drogach żelaznych, jak na drodze Berlińsko-Frankfurtskiéj i Wrocławsko-Krakowskiéj. Niechciano również podróżujących w naszym kraju pozbawić takich korzyści. (Z ogólnéj taryfy w pismach ogłoszonéj przez Zarząd drogi Żelaznéj widzimy, że cena od osoby zmniejsza się w miarę ujeżdżanéj odległości) I tak opłacać się będzie za przejechanie drogą Warszawską:

(*) W téj opłacie mieści się także rogatkowe po kopiejek 1 i pół od osób do Warszawy wjeżdżających niszczane.

za mil 20 po kop.	22 I,	15 II,	7.5 III,	5 IV,
a za mil 40 „ „	20 I,	13.5 II,	7 III,	4.5 IV;

opłaty zaś najniższe na drogach z naszą połączonych są:

Na Wiedeńskiéj Nordbahn kop.	25 kl. I,	16 II,	10 III,
na Berlińsko-Frankfurtskiéj „	25 „ I,	16 II,	10 III,
na Wrocławsko-Krakowskiéj „	20 „ I,	13.5 II,	7.5 III.

Dotąd porównywaliśmy pomiędzy sobą opłaty na rozmaitych drogach żelaznych. Teraz porównajmy koszta na drodze żelaznéj z kosztami dotychczasowych transportów w kraju.

Na trakcie krakowskim opłaca się za mil 40:

karetą osobowo-listową od osoby „ „ „	rs. 11	k. 20
pocztą wozową miejsce kryte „ „ „ „	8	„ 40
„ „ „ niekryte „ „ „ „	5	„ 60

Drogą żelazną przebieżona ta sama odległość kosztować będzie od osoby:

w powozie klassy	I	rs. 8	kop. —	
„ „	II	„ 5	„ 40	
„ „	III	„ 2	„ 80	
„ „	IV	„ 1	„ 80	

Co za różnica w cenie! a jakaż to jeszcze różnica co do czasu i wygody! Osoba, która teraz płaciła rs. 5 kop. 60, strzęsiona na otwartym wozie przez blisko dwa dni i dwie nocy, po ukończeniu drogi żel znéj zapłaciwszy tylko rs. 5 k. 40 zasiądzie w miękkim powozie klassy II i w ciągu godzin 10 przeniesioną będzie o mil 40 z większą wygodą aniżeli dziś pan milionowy mieć może!

Takie co do transportu osób przedstawia dogodności droga żelazna Warsz wska; są one nierównie większe przy transportach towarów i produktów. Zostawmy odległość 40 milową użytą do powyższych przykładów.

Dziś za transport lądem po drodze bitéj, na taką długość płaci się od centnara 65 do 100 kop. sreb., od transportu wodą 25—40 kop.; w pierwszym przypadku transport idzie 5 dni, w drugim na dół 9, a w górę przynajmniéj 16. Wiadome są niedogodności i niebezpieczeństwa przy obu tych rodzajach przewozu.

Drogą żelazną przewóz trwać będzie w niekorzystném przypadku jeśli transport po południu wyjdzie (z powodu że przez noc jazdy nie są zaprowadzone) godzin 24, koszta zaś będą następujące:

Od towarów za centnar . . .	kop 60
Od produktów	„ 28.5
Od materjałów	„ 16

Od przedmiotów tylko zbytkowych, jakiemi są: instrumenta muzyczne, lustra i obrazy w ramach i t. p. opłaci się od centnara po kop. 125 za mil 40.

Zobaczmy teraz jakie najniższe zasady opłat przyjęto na innych drogach żelaznych od przewozu rozmaitych przedmiotów. Okaże nam to następujące wyrachowanie.

Od centnara na milę kopiejek srebrem.

Na drodze:	Od przed. zbyt.	towar.	prod.	mater
Belgijskiéj . . .		1.6	1.125	0.7
Nordbahn Wiedeńskiéj	3.	2.5	1.5	1.25
Lipsko-Drezdeńskiéj	3 5	1.25	1.	1.
Berlińsko-Frankfortskiéj	4.	2.	1.6	1.4
Wrocławsko-Krakowskiéj	5	2.8	1.8	1.6
Warszawsko-Wiedeńskiéj	3.	1.5	0.7	0.4

Okazaliśmy wyżéj, że taryfa drogi żelaznéj Warszawsko-Wiedeńskiéj co do osób równa się taryfom dróg zagranicznych, a nawet więcéj sprzyja klassie ludu mniéj zamożnéj, ter z przekonywamy się, że co do towarów, produktów i t. p. taryfa drogi Warszawskiéj niższą jest od taryf wszystkich dróg niemieckich, a nawet belgijskich, że jest zapewne najniższą w świecie!

Tak nizkie ceny mógł tylko ustanowić rząd, który nie szuka jak towarzystwo prywatne szczególnych zysków z takiego dzieła, który stosując opłatę na drodze do potrzeb i zamożności kraju, chce silnie podźwignąć i rozkrzewić przemysł i handel, chce podnieść ogólną pomyślność i pomnożyć bogactwo krajowe.

Zdania więc osób, które mniemają, że opłaty na drodze żelaznéj Warszawskiéj są wygórowane, pochodzić tylko mogą z przesądnéj niewiadomości lub z powierzchownego uważania rzeczy, która ścisłego rozbioru i bezstronnych porównań wymaga.

K.

Średnia Cena żywności.

Na ostatnich targach warszawskich i pragskich, płacono: za korzec 4 ćwierciowy żyta rub. sr. 3 kop. 28; pszenicy rs. 4 kop. 20; grochu polnego r. sr. 4 kop. 4; grochu cukrowego rub. sr. 4 kop. 67; fasoli rs. 5 kop. 18; gryki r. sr. 2 kop. 90 jęczmienia rub. sr. 2 ko. 92; owsa rsr. 2 ko. 9; m ki pszennéj przedniéj rsr. 5 kop. 71; ordynaryjnéj korzec 6 ćwierciowy rs. 7 ko. 8; żytniéj pytlowéj rs. 6 ko. 24; za korzec 4 ćwier. mąki gryczanéj zwyczajnéj rsr. 4 kop. 33; kaszy gryczanéj zwyczajnéj rsr 4 k. 89; kaszy jaglanéj rs. 7 k. 13; kaszy gryczanéj drobnéj rsr. 10 kop. 70; kaszy jęczm. perłowéj rsr.— kop. —; kaszy jęczmiennéj ordynarnéj rsr. 4 kop. 83; siana centnar 100 f. kop. 52; słomy centnar kop. 37; siana fura jednokonna rs. 1 k. 80 do rs. 3 kop. 90; parokonna od rs. 5 k. do rs. 5 k. 40; słomy fura zwyczajna rs. 1 k. 50 do rs. 2 k. 70; sążeń drzewa sosnowego rs. 7 k. 44; wół dobry od rs. 37 do 72, wół średni od rs. 27 do 36, lichy od 18 do 26; ciele od rs. 1 k. 95 do rs. 2 kop. 70; wieprz dobry od rsr. 15—18; średni od 10 do 14; lichy od 6—9; masła funt kop. 17; słoniny funt kop. 11; kartofli korzec rub. sr. 1 kop. 96 1|2; okowity garniec rs. 1 k. 3 i 1|2 szumówki kop 62.

KURS GIEŁDY WARSZAWSKIEJ.

Dnia 15 *Lipca* 1845 *roku.*		żądają R. s.	żądają k.	dają R. s.	dają k.
1. WEXLE.					
Berlin 100 talarów . .	2 M. .	92	40	92	25
Gdańsk 100 talarów . .	2 M. .	92	25	—	—
Hamburg 300 m. k. . .	2 M. .	139	50	—	—
Londyn funt sterlin. . .	3 M. .	—	—	—	—
Lipsk 100 talarów .	2 M. .	—	—	—	—
Moskwa 100 rub. sr. .	1 M. .	—	—	100	—
Petersburg ditto. . .	1 M. .		—	100	25
Paryż 300 franków . .	2 M. .	74	70	—	—
Wiedeń 150 zlr. . .	2 M. .	96	90	—	—
Wrocław 100 talar. . .	2 M. .	92	40		—
2. MONETY.					
Rossyjskie Imperjały . . .		—	—	—	—
Holendr. dukaty nowe . . .		—	—	—	—
ditto stare ważne . . .		—	—	—	—
Frydrychsdory Pruskie . . .		—	—	—	—
Rossyjskie assygnaty . . .		—	—	—	—
Austryjackie bilety bankowe za 150 złr.		—	—	—	—
3. PAPIERY.					
Obligi Skarbowe na 1000 złp. . .		—	—	—	—
„ „ „ 4⅛ za 100 r. s. .		—	—	—	—
Listy zastawne białe daw. bez kup (*) .		—	—	—	—
„ „ nowe . . .		14	95	14	93
Obligacje udziałowe na 300 złp.		—	—	—	—
Obligacje czastkowe na 500 złp. .		—	—	—	—
Certyfikaty Banku lit. A na 300 złp. .		—	—	—	—
Serje wylosow. lit. B na 200 złp.		—	—	—	—
Dowody Kom Centr. Likwidac. za 100 złp.		—	—	—	—

(*) Wartość kuponu kop. 3 5|6.